

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
13. Januar 2005 (13.01.2005)

PCT

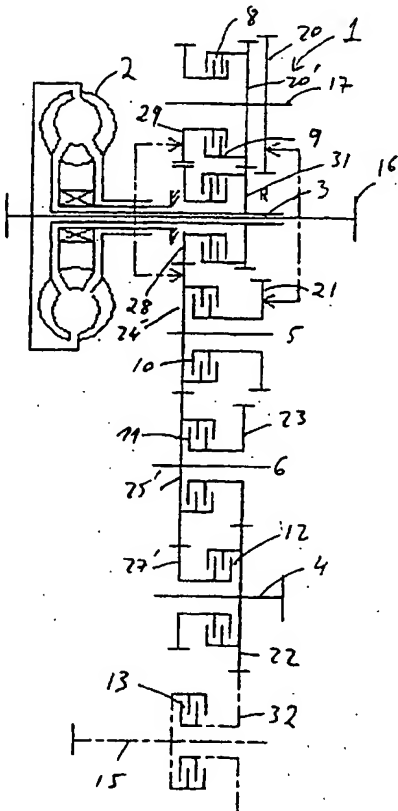
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/003593 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: **F16H 3/08** (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **ZF FRIEDRICHSHAFEN AG** [DE/DE]; 88038 Friedrichshafen (DE).
- (21) Internationales Aktenzeichen: **PCT/EP2004/006122**
- (22) Internationales Anmeldedatum:
7. Juni 2004 (07.06.2004) (72) Erfinder; und (75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **REGENSCHEIT, Norman** [DE/DE]; Lausbüchel 36, 88074 Meckenbeuren (DE).
- (25) Einreichungssprache: **Deutsch** (74) Gemeinsamer Vertreter: **ZF FRIEDRICHSHAFEN AG**; 88038 Friedrichshafen (DE).
- (26) Veröffentlichungssprache: **Deutsch**
- (30) Angaben zur Priorität:
103 30 157.7 4. Juli 2003 (04.07.2003) **DE** (81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): **AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,**

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: **POWERSHIFT GEARBOX FOR CONSTRUCTION MACHINES, ESPECIALLY FOR A TRACTOR BACKHOE LOADER AND A TELESCOPIC HANDLER**

(54) Bezeichnung: **LASTSCHALTGETRIEBE FÜR BAUMASCHINEN, INSBESONDERE FÜR BAGGERLADER UND TELEHANDLER**



(57) Abstract: The invention relates to a multistep powershift gearbox for construction machines, especially for a tractor backhoe loader and a telescopic handler. Said powershift gearbox comprises a torque converter (2), a drive shaft (3), a driven shaft (4) and several counter shafts (5, 6, 17) comprising loose wheels, fixed wheels and clutches (8, 9, 10, 11, 12) which are mounted on the shafts. Said clutches form several counter units for gear shifting and directional shifting and comprise four forward gears and two reverse gears. The driven shaft (4) and the counter shaft are engaged for a gear, and the counter shaft (17) corresponding to a forward gear unit and the counter shaft (5) corresponding to another forward gear unit connect to the drive shaft (3). Both counter shafts (17, 5) can be rotated at each desired angle position about the drive shaft (3). The counter shafts (4, 6,) corresponding to the gears are successively mounted on one side of the drive shaft (3) in relation to the drive shaft (3) and the counter shafts (4, 6, 7) corresponding to the gears can be respectively rotated about the next spatial counter shaft when seen in the direction of the drive shaft (3) within a large angular range.

(57) Zusammenfassung: Es wird ein mehrgängiges Lastschaltgetriebe für Baumaschinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler, mit einem Drehmomentwandler (2), einer Antriebswelle (3), einer Abtriebswelle (4) und mehreren Vorgelegewellen (5, 6, 17), mit auf den Wellen verteilten Losrädern, Festrädern und Schaltkupplungen (8, 9, 10, 11, 12), die mehrere Vorgelegeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, umfassend vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge, wobei die Abtriebswelle (4) auch als Vorgelegewelle für einen Gang eingesetzt wird, vorgeschlagen, bei dem die einer Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle (17) und die einer weiteren Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle (5) mit der Antriebswelle (3) kämmen, wobei beide Vorgelegewellen (17, 5) in jeder gewünschten Winkelposition um die Antriebswelle (3) verdrehbar sind, wobei die den Gängen entsprechenden Vorgelegewellen (4, 6), bezogen auf die Antriebswelle (3), hintereinander auf einer Seite der Antriebswelle (3)

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/003593 A1

Lastschaltgetriebe für Baumaschinen,
insbesondere für Baggerlader und Telehandler

5 Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf ein Lastschaltgetriebe für Baumaschinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

10 Derartige Getriebe sind als üblicherweise als Wendegetriebe ausgeführt und werden in vielen unterschiedlichen Baumaschinen eingesetzt, wobei die Einbaubedingungen in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp unterschiedlich ausfallen können. Beispielsweise kann der zur Verfügung stehende Einbau-
15 raum extrem klein ausfallen. Ferner können unterschiedliche Achsabstände zwischen der Getriebeantriebswelle und der Getriebeabtriebswelle auftreten; zudem kann ja nach Fahrzeugtyp ein bestimmter Achsversatz zwischen der Ein- und Ausgangswelle des Getriebes erforderlich sein.

20

Ein Baggerladerfahrzeug fordert beispielsweise aufgrund des zentralen Einbaus und der Bodenfreiheit eine kompakte Bauweise. Ein Telehandlerfahrzeug fordert, je nach Ausführung, eine schlanke, hohe Silhouette mit geringen
25 seitlichen Ausladungen oder eine niedrige Bauweise mit der Möglichkeit der seitlichen Ausdehnung.

30

Des Weiteren wird in den meisten Einsatzbereichen von Baumaschinen mindestens ein Nebenantrieb benötigt, beispielsweise für die Hydraulik der Arbeitsmaschine. Die Aufgaben, die ein Wendegetriebe zu erfüllen hat, sind demnach bedingt durch die Bauart des Fahrzeugs sehr unterschied-

lich. Diese Anforderungen müssen innerhalb der axialen Baulänge und Bereite des Getriebes erfüllt werden.

Getriebe der eingangs genannten Art haben unterschiedliche Anforderungen an die Positionen der Abtriebswellen und an die Anzahl der benötigten Vorwärts- und Rückwärtsgänge.

Beispielsweise haben Baggerladergetriebe Anforderungen an einen kurzen Abstand zwischen Antriebswelle und Abtriebswelle (zu den Hinterrädern), was durch die Position und durch den Einbauraum im Fahrzeug bedingt ist. Des Weiteren soll möglichst viel Bodenfreiheit gewährleistet werden, was bedeutet, dass die Motor/Getriebeeinheit möglichst hoch sitzen sollte. Bei Baggerladern sind in den meisten Fällen die Hinterräder deutlich größer als die Vorderräder, wodurch die vertikale Lage der Hinterachse deutlich höher als die der Vorderachse ist. Typische Abstände, die sich somit ergeben, sind 160 bis 180 mm in vertikaler Richtung ohne seitlichen Versatz oder mit geringem seitlichen Versatz.

Baggerlader weisen üblicherweise einen zuschaltbaren Vorderradabtrieb auf, wobei der Vorderradantrieb aufgrund der kleineren Vorderräder am Getriebe gegenüber dem Abtrieb zu den Hinterrädern tiefer liegt. Da sich auf der vorderen Seite des Getriebes auch die Motoranflanschung befindet, gibt es hier die bauraumbedingte Beschränkung, dass der Vorderradantrieb außerhalb bzw. unterhalb der Wandlerglocke anzuordnen ist.

Telehandler haben dahingegen einen permanenten Vierradantrieb. Die Vorderradantrieb liegt auf der gleichen

Position wie der hintere Abtrieb, wodurch das Getriebe nur eine Abtriebswelle benötigt. Bedingt durch den Fahrzeugaufbau haben Telehandlergetriebe andere Anforderungen an den Achsabstand als Baggerladergetriebe. In vielen Fällen ist
5 beispielsweise ein großer seitlicher Versatz des Abtriebes zum Antrieb notwendig. Diese Forderung resultiert aus der seitlichen Einbauposition des Motors. Somit ist ein horizontaler Versatz zu der mittigen Gelenkwelle notwendig. Die Überbrückung des Kraftflusses zur Fahrzeugmitte wurde in
10 den meisten Fällen bisher durch den Einbau eines Achsverteilergetriebes erreicht.

Eine weitere typische Einbauposition ist die der mittigen Anordnung der Getriebe/Motoreinheit bei Telehandlern mit seitlichem Baum möglich. Hier darf es keinen seitlichen
15 Versatz des Abtriebes (bezogen auf den Antrieb) geben; der vertikale Achsabstand ist deutlich größer gegenüber einem Telehandler mit Verteilergetriebe sowie gegenüber einem Baggerladergetriebe.

20 Aus der EP 0 759 129 B1 der Anmelderin ist ein lastschaltbares Wendegetriebe bekannt, welches durch die Aufteilung von Schaltkupplungen, Festrädern und Losrädern auf mehrere Vorlegewellen einen Antriebsrädersatz und einen
25 Verteilerrädersatz aufweist, womit lange und kurze Achsabstände realisiert werden können. Für lange Achsabstände ist vorgesehen, die Vorgelegewellen im Wesentlichen zwischen der Antriebs- und der Abtriebswelle anzuordnen, wobei, je nach gewünschtem Gang, unterschiedliche Kombinationen von
30 Vorgelegewellen an der Kraftübertragung beteiligt sind. Bei kurzen Achsabständen werden die Vorgelegewellen im Kreis um die Antriebswelle herum positioniert, wodurch ihre Lage zueinander bereits vorbestimmt ist. Bei diesem Wendegetrie-

be sind zur Realisierung verschiedener Achsabstände sich voneinander unterschiedliche Wellenanordnungen vorgesehen.

5 Ferner ist aus der DE 101 31 329 der Anmelderin ein Lastschaltbares, mehrgängiges Wendegetriebe mit einer Antriebswelle, einer Abtriebswelle und mehreren Vorgelegewellen mit auf diesen verteilten Losrädern, Festrädern und Schaltkupplungen, die mehrere Vorgelegeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden bekannt. Hierbei sind die
10 einzelnen Wellen zu einer Wendegetriebeeinheit und einer Ganggetriebeeinheit zusammengefasst, wobei die Wendegetriebeeinheit an einer beliebigen Seite der Antriebswelle vorgesehen ist und die Ganggetriebeeinheit an die Wendegetriebeeinheit anschließt, sodass die Wendegetriebeeinheit und
15 die Ganggetriebeeinheit bezogen auf die Antriebswelle hintereinander auf einer Seite der Antriebswelle angeordnet sind.

20 Bei Getriebekonzepten nach dem Stand der Technik kann der Achsabstand in nachteiliger Weise nicht sehr variabel gestaltet werden. Aufgrund der Kupplungs- und Wellenanordnung und des Kämmens bestimmter Räder miteinander besteht geringer Gestaltungsfreiraum bezüglich der Positionierung und des Achsabstandes (Antrieb zu Abtrieb). Oft ist eine
25 konstruktive Modifikation, um geänderten Anforderungen an den Achsabstand genügen zu können, nur mit hohem Kostenaufwand möglich, was bedeutet, dass zur Realisierung unterschiedlicher Achsabstände unterschiedliche Getriebekonzepte entwickelt werden müssen.

30 Beispielsweise ist es bei bestehenden Getriebekonzepten notwendig, eine Zwischenwelle einzuführen, um von einem kurzen vertikalen Achsabstand auf einen großen Achsabstand

zu kommen. Um einen großen seitlichen Versatz zu erhalten, muss ein Verteilergetriebe angebaut werden.

5 Die bestehenden Getriebeschemata weisen den Nachteil auf, dass die äußerliche Getriebeform nur in bedingt flexibel gestaltbar ist. Somit ist es oft nicht möglich, mit einem Getriebekonzept den Anforderungen an den Einbauraum der verschiedenen Fahrzeugtypen zu genügen.

10 Viele der üblichen Getriebearten weisen zudem nicht die erforderliche Flexibilität bzw. Modularität auf, um den unterschiedlichen Anforderungen der Gangzahlen in einem Getriebekonzept gerecht zu werden. Zur Realisierung dieser unterschiedlichen Gangzahlen sind zumindest oft aufwendige Umkonstruktionen notwendig. Bei manchen Getriebebauweisen
15 ist es zwar möglich, durch „Entnehmen“ einer Kupplung aus einem 5- bzw. 6-Gang-Getriebe ein 4-Gang-Getriebe anzubieten; dies resultiert jedoch nicht in einer signifikanten Kostenreduzierung, da das Konzept für z. B. 6-Gang-Getriebe
20 ausgelegt ist.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Lastschaltgetriebe für Baumaschinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler anzugeben, welches die Nachteile
25 le des Standes der Technik vermeidet. Insbesondere sollen sehr kleine und sehr große Achsabstände ermöglicht werden; zudem sollen die möglichen Wellenanordnungen den unterschiedlichsten Anforderungen von Baggerladergetrieben und Telehandlergetrieben genügen.

30

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere Ausgestaltungen und Vorteile gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Demnach wird ein lastschaltbares, mehrgängiges Wende-
getriebe mit einer Antriebswelle, einer Abtriebswelle und
mehreren Vorgelegewellen mit auf diesen verteilten Losräd-
ern, Festrädern und Schaltkupplungen, die mehrere Vorgele-
geeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, vorge-
5 schlagen, bei dem die einer Vorwärtsgangeinheit (Richtungs-
einheit) entsprechende Vorgelegewelle und eine einer weite-
ren Vorwärtsgangeinheit (Richtungseinheit) entsprechende
Vorgelegewelle mit der Antriebswelle kämmen, wobei die Vor-
10 gelegewellen, die mit der Antriebswelle kämmen, in jeder
gewünschten Winkelposition um die Antriebswelle verdrehbar
sind.

Gemäß der Erfindung sind die Gängen entsprechenden
15 Vorgelegewellen bezogen auf die Antriebswelle hintereinan-
der auf einer Seite der Antriebswelle angeordnet.

In vorteilhafter Weise können die Gängen entsprechen-
den Vorgelegewellen jeweils um die nächste räumlich gesehen
20 in Richtung Antriebswelle angeordnete Vorgelegewelle in
einem großen Winkelbereich gedreht werden. Somit lässt sich
fast jede Gehäuseform realisieren, wodurch das erfindungs-
gemäße Getriebe den Anforderungen für Baggerladergetriebe
und für Telehandlergetriebe genügt. Das erfindungsgemäße
25 Getriebe umfasst vorzugsweise vier Vorwärts- und zwei Rück-
wärtsgänge.

Die Position des Vorderradantriebs kann gemäß der Er-
findung sehr variabel gestaltet werden, da der Vorderradan-
trieb in einem großen Winkelfenster um den Abtrieb angeord-
30 net werden kann. Für ein Baggerladergetriebe ist der Vor-
derradantrieb separat zuschaltbar; für ein Telehandler-

getriebe ist der Abtrieb nach hinten und nach vorne in einer Welle vereint.

Die Erfindung wird im folgenden anhand der beigefügten Figuren beispielhaft näher erläutert (gleiche Bezugszeichen entsprechen gleichen Bauteilen).

Es stellen dar:

- 10 Fig. 1 ein Getriebeschema einer ersten Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Getriebes;
- Fig. 2 ein Getriebeschema einer zweiten Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Getriebes;
- 15 Fig. 3 weitere Getriebeschemata eines Getriebes bis 7 gemäß der vorliegenden Erfindung und
- 20 Fig. 8 Darstellungen der Wellenanordnung für und 9 unterschiedliche Ausführungsformen eines Getriebes gemäß der vorliegenden Erfindung.

In Fig. 1 wird ein Lastschaltbares, mehrgängiges Wendegetriebe 1 gezeigt, das sechs Vorwärts- und drei Rückwärtsgänge aufweist, mit einem Drehmomentwandler 2, einer Antriebswelle 3, einer Abtriebswelle 4 und mehreren Vorgelegewellen 5, 6, 17 mit auf diesen verteilten Losrädern, Festrädern und Schaltkupplungen 8, 9, 10, 11, 12, die mehrere Vorgelegeeinheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden. Hierbei werden die Schaltkupplungen 8 und 10 als Vorwärtskupplungen eingesetzt; die Rückwärtskupplung ist mit dem Bezugszeichen 9 versehen. Ferner ist bei dem erfindungsgemäßen Getriebe ein separat über die Schaltkupplung 13 zuschaltbarer Vorderradantrieb 15 vorgesehen, wel-

cher mit einem Festrad 22 der Abtriebswelle 4 über ein Losrad 32 verbindbar ist, wodurch diese Ausführungsform insbesondere zum Einbau in Baggerlader geeignet ist.

5 Wie Fig. 1 zu entnehmen, ist ein Nebenabtrieb, beispielsweise ein PTO 16, vorgesehen, welcher vorzugsweise mit der Antriebswelle 3 verbunden ist.

10 Die einer Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle 17 und die der weiteren Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewelle 5 kämmen mit der Antriebswelle 3; beide Vorgelegewellen sind in jeder gewünschten Winkelposition um die Antriebswelle 3 verdrehbar.

15 Gemäß der Erfindung kann die Welle 6 um die Welle 5 in einem sehr großen Winkelbereich gedreht werden. Zusätzlich kann auch die Abtriebswelle 4 um die Welle 6 in einem großen Winkelbereich gedreht werden. Durch die erfindungsgemäße Konzeption kann sich die Getriebeform den Bauraumbedingungen und Anforderungen unterschiedlicher Baumaschinentypen anpassen.

25 Die Antriebswelle 3 kämmt mit den Wellen 17 und 5; zu diesem Zweck ist sie über ein Festrad 31 mit einem Festrad 20' der Welle 17 und über die Schaltkupplung 8 und ein Losrad 28 mit einem Festrad 24' der Welle 5 verbunden. Welle 17 umfasst ein weiteres Festrad 20, welches mit einem Losrad 21 der Welle 5 kämmt. Dieses Losrad 21 kann über die Schaltkupplung 10 mit der Welle 5 verdrehfest verbunden werden. Ferner kämmt das Festrad 24' der Welle 5 mit dem Losrad 29 der Welle 17, welches über die Schaltkupplung 8 mit der Welle 17 verdrehfest verbindbar ist. Das Schließen der Schaltkupplung 9 bewirkt eine Drehrichtungsumkehr der

Abtriebswelle und aktiviert die Rückwärtsgänge in Verbindung mit den Schaltkupplungen 11 und 12.

Wie der Figur zu entnehmen, kämmt das Festrad 24' der Welle 5 mit dem Festrad 25' der Welle 6; das Losrad 23 der Welle 6 kämmt mit einem Festrad 22' der Abtriebswelle 4 und ist über die Schaltkupplung 11 verdrehfest mit der Welle 6 verbindbar. Ferner kämmt das Festrad 25' der Welle 6 mit einem Losrad 27' der Abtriebswelle 4, welches über die Schaltkupplung 12 mit der Abtriebswelle verdrehfest verbindbar ist. Zudem kämmt das Festrad 22' der Abtriebswelle 4 mit einem Losrad 32 des Vorderradantriebes 15.

In Fig. 2 ist eine Variante der Ausführungsform gemäß Fig. 1 gezeigt, welche einen permanenten Vorderradantrieb aufweist und insbesondere für Telehandler geeignet ist. Hierbei erfolgt Vorderrad- und Hinterradantrieb auf einer Welle, nämlich der Abtriebswelle 4.

Die Kupplungskombinationen zur Darstellung der vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge der in Fig. 1 und 2 gezeigten Getriebe sind wie folgt:

Vorwärts

1. Gang Schaltkupplungen 8 und 11
2. Gang Schaltkupplungen 8 und 12
3. Gang Schaltkupplungen 10 und 11
4. Gang Schaltkupplungen 10 und 12

Rückwärts

5. Gang Schaltkupplungen 9 und 11

6. Gang Schaltkupplungen 9 und 12

5

Das Grundprinzip des gezeigten Getriebeschemas weist zehn Räder auf. Durch Hinzufügen von einem oder mehreren Rädern kann ein sehr weites Spektrum an Übersetzungen und Spreizungen erreicht werden.

10

In den Fig. 3, 4, 5, 6 und 7 sind weitere Ausführungsformen mit zuschaltbarem Vorderradantrieb 15 dargestellt, welche sich von den bereits erläuterten Ausführungsbeispielen durch die Anzahl der Räder unterscheiden. Es ist auch möglich einen permanenten Vorderradantrieb vorzusehen, analog dem in Fig. 2 gezeigten Beispiel. So unterscheidet sich beispielsweise das Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 vom Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 dadurch, dass auf der Welle 17 lediglich ein Festräd 20 angeordnet ist, so dass das der Schaltkupplung 10 zugeordnete Losrad 21 der Welle 5 mit diesem kämmt (durch das zusätzliche Festräd gemäß Fig. 1 wird eine andere Übersetzung erzielt); in Fig. 4 weist die Abtriebswelle 4 ein Festräd 22 auf, welches mit dem Losrad 23 der Welle 6 verbunden ist und nicht mehr mit der Schaltkupplung 12 gekoppelt ist; ebenfalls weisen die Wellen 5 und 6 von den Schaltkupplungen 10 bzw. 11 unabhängige Festräder 24, 25 auf (Welle 5 umfasst hierbei zwei Festräder 24, 24').

30

Beim Ausführungsbeispiel nach Fig. 5 sind auf der Welle 6 zwei Festräder 25, 25' vorgesehen, wobei das Festräd 25 mit der Welle 4 (Losrad 27) und das Festräd 25' mit der Welle 5 (Festräd 24') verbunden ist.

Das in Fig. 6 gezeigte Beispiel unterscheidet sich vom Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 dadurch, dass die Welle 5 zwei Festräder 24, 24' umfasst, wobei das Festrad 24 mit dem Festrad 25 der Welle 6 und das Festrad 24' mit dem Losrad 29 der Welle 17 und dem Losrad 28 der Welle 3 verbunden ist. Ferner sind das Festrad 25 der Welle 6 nicht mit der Schaltkupplung 11 und das Festrad 22 der Welle 4 nicht mit der Schaltkupplung 12 gekoppelt.

Das Beispiel gemäß Fig. 7 unterscheidet sich vom Ausführungsbeispiel nach Fig. 4 dadurch, dass bei den Wellen 6 und 4 die Festräder 25 bzw. 22 mit den Schaltkupplungen 11 bzw. 12 verbunden sind.

Fig. 8 illustriert drei Möglichkeiten der Positionierung der Wellen beim Einbau bei einem Telehandler. Wie bereits erläutert, können die Wellen 17 und 5 um die Antriebswelle 3, die Welle 4 um die Welle 6 und die Welle 6 um die Welle 5 gedreht werden.

In Fig. 9 sind zwei Varianten der Wellenanordnung bei einem Baggerlader mit zuschaltbarem Vorderradantrieb 15 gezeigt. Hierbei wird deutlich, dass die Welle 15 (Vorderradantrieb) um den Abtrieb 4 gedreht werden kann; die Wellen 17 und 5 sind um die Antriebswelle 3 drehbar, so dass eine sehr hohe Einbauflexibilität gewährleistet ist.

Im Rahmen weiterer nicht dargestellter Ausführungsformen besteht die Möglichkeit, durch Hinzufügen einer kompletten Welle ein Getriebe mit sechs Vorwärts- und drei Rückwärtsgängen zu schaffen.

Es besteht auch die Möglichkeit, dass die Vorderradantriebswelle 15 über ein nicht gezeigtes Festrad mit dem Losrad 23 verbindbar ist, wobei das Losrad 23 auf der Vor-gelegewelle 6 angeordnet ist.

Bezugszeichen

	1	Getriebe
5	2	Wandler
	3	Antriebswelle
	4	Abtriebswelle
	5	Vorgelegewelle
	6	Vorgelegewelle
10	7	Vorgelegewelle
	8	Schaltkupplung
	9	Schaltkupplung
	10	Schaltkupplung
	11	Schaltkupplung
15	12	Schaltkupplung
	13	Schaltkupplung
	15	Vorderradantriebswelle
	16	PTO
	17	Vorgelegewelle
20	20	Festrad
	20'	Festrad
	21	Losrad
	22	Festrad
	22'	Festsrad
25	23	Losrad
	24	Festrad
	24'	Festrad
	25	Festrad
	25'	Festrad

	27	Festrad
	27'	Festrad
	28	Losrad
	29	Losrad
5	31	Festrad
	32	Festrad

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Mehrgängiges Lastschaltgetriebe für Baumaschinen,
5 insbesondere für Baggerlader und Telehandler, mit einem
Drehmomentwandler (2), einer Antriebswelle (3), einer Ab-
triebswelle (4) und mehreren Vorgelegewellen (5, 6, 17),
mit auf den Wellen verteilten Losrädern, Festrädern und
Schaltkupplungen (8, 9, 10, 11, 12), die mehrere Vorgelege-
10 einheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, umfas-
send vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge, wobei die Ab-
triebswelle (4) auch als Vorgelegewelle für einen Gang ein-
gesetzt wird, dadurch g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die einer Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelege-
15 welle (17) und die einer weiteren Vorwärtsgangeinheit ent-
sprechende Vorgelegewelle (5) mit der Antriebswelle (3)
kämmen, wobei beide Vorgelegewellen (17, 5) in jeder ge-
wünschten Winkelposition um die Antriebswelle (3) verdreh-
bar sind, dass die den Gängen entsprechenden Vorgelegewel-
20 len (4, 6), bezogen auf die Antriebswelle (3), hintereinan-
der auf einer Seite der Antriebswelle (3) angeordnet sind
und dass die den Gängen entsprechenden Vorgelegewellen (4,
6) jeweils um die nächste räumlich gesehen in Richtung An-
triebswelle (3) angeordnete Vorgelegewelle in einem großen
25 Winkelbereich verdrehbar sind.

2. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein zu-
schaltbarer Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, welcher
30 mit einem Festrade (22) der Abtriebswelle (4) über ein Los-
rade (32) verbindbar ist und in einem großen Winkelbereich
um die Abtriebswelle (4) anordbar ist.

3. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach Anspruch 1, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein permanenter Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, wobei Vorderrad- und Hinterradantrieb über die Ab-
5 triebswelle (4) erfolgt.

4. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch g e -
k e n n z e i c h n e t , dass durch Hinzufügen von einem
10 oder mehreren Rädern ein sehr weites Spektrum an Übersetzungen und Spreizungen erzielbar ist.

5. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch g e -
15 k e n n z e i c h n e t , dass durch Hinzufügen einer kompletten Welle ein Getriebe mit sechs Vorwärts- und drei Rückwärtsgängen entsteht.

6. Lastschaltgetriebe für Baggerlader und Telehandler, 20 dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein zuschaltbarer Vorderradantrieb (15) vorgesehen ist, welcher mit einem Festrad über ein Losrad (23) verbindbar ist, wobei das Losrad (23) auf einer Vorgelegewelle (6) angeordnet ist.

17 IAP20 Rec'd PCT/PTO 23 DEC 2005

Zusammenfassung

5 Lastschaltgetriebe für Baumaschinen,
 insbesondere für Baggerlader und Telehandler

10 Es wird ein mehrgängiges Lastschaltgetriebe für Bauma-
 schinen, insbesondere für Baggerlader und Telehandler, mit
 einem Drehmomentwandler (2), einer Antriebswelle (3), einer
 Abtriebswelle (4) und mehreren Vorgelegewellen (5, 6, 17),
 mit auf den Wellen verteilten Losrädern, Festrädern und
 Schaltkupplungen (8, 9, 10, 11, 12), die mehrere Vorgelege-
15 einheiten zur Gang- und Richtungsschaltung bilden, umfas-
 send vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge, wobei die Ab-
 triebswelle (4) auch als Vorgelegewelle für einen Gang ein-
 gesetzt wird, vorgeschlagen, bei dem die einer Vorwärts-
 gangeinheit entsprechende Vorgelegewelle (17) und die einer
 weiteren Vorwärtsgangeinheit entsprechende Vorgelegewel-
20 le (5) mit der Antriebswelle (3) kämmen, wobei beide Vorge-
 legewellen (17, 5) in jeder gewünschten Winkelposition um
 die Antriebswelle (3) verdrehbar sind, wobei die den Gängen
 entsprechenden Vorgelegewellen (4, 6), bezogen auf die An-
 triebswelle (3), hintereinander auf einer Seite der An-
25 triebswelle (3) angeordnet sind und wobei die den Gängen
 entsprechenden Vorgelegewellen (4, 6) jeweils um die nächs-
 te räumlich gesehen in Richtung Antriebswelle (3) angeord-
 nete Vorgelegewelle in einem großen Winkelbereich verdreh-
 bar sind.

30 Fig. 1